

岡崎市議会議長 様

支出番号	
------	--

会派名 チャレンジ岡崎
代表者名 小田 高之

下記のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政 務 活 動 旅 行 報 告 書

令和5年 03月 30 日提出

活動年月日	令和 5 年 02 月 06 日 (月) ~令和 5 年 02 月 07 日 (火)	
氏名	杉山 智騎、近藤 敏浩、青山 晃子	
用務先 及び 内 容	1 2月6日	用務先 京都府 京都市
		内 容 地方議会総合研究所セミナー
	2 2月7日	用務先 京都府 京都市
		内 容 地方議会総合研究所セミナー
	3	用務先
		内 容
	4	用務先
		内 容
備 考		



令和4年度 政務活動旅行報告書

チャレンジ岡崎 杉山 智騎
近藤 敏浩
青山 晃子

1. 視察日程

令和5年2月6日(月)～令和5年2月7日(火)

2. 視察先及び調査項目

- (1)京都府京都市 (株)地方議会総合研究所 (京都経済センター会議室にて)
地域における公共交通のあり方～考える基礎と今日的課題～
- (2)京都府京都市 (株)地方議会総合研究所 (ヤサカ四条烏丸ビルにて)
市長経験者が明かす！代表質問・一般質問の極意
- (3)京都府京都市 (株)地方議会総合研究所 (ヤサカ四条烏丸ビルにて)
市長経験者が明かす！予算審議のツボ

3. 調査内容

■視察先：京都府京都市 京都産業センター4F 会議室 2月6日(月) 10:00～17:00

調査項目：地域における公共交通のあり方～考える基礎と今日的課題～(株)地方議会総合研究所セミナー

【講師紹介】

原田昇(はらた のぼる)氏

東京大学工学博士

中央大学理工学部都市環境学科教授 豊田都市交通研究所所長、日本交通政策研究会代表理事
名古屋大学工学部建築学科卒業、東京大学大学院工学系研究科博士課程修了、工学博士、計量計画研究所研究員を経て、東京大学工学部助教、同助教授、同准教授、新領域創成科学研究科教授、工学系研究科教授に異動、国の審議会委員、学会の理事を歴任、

2020年4月から現職。

日本都市計画学会、土木学会、交通工学研究会、日本交通政策研究会
都市計画家協会、世界交通学会(WCTR)、国際公共交通計画協会
(UITP)等の学会に所属。

都市交通計画(第3版)(技報堂出版)

交通まちづくり～地方都市からの挑戦(鹿島出版会)

交通まちづくり～世界の都市と日本の都市に学ぶ(交通工学研究会)

やさしい非承継分析(交通工学研究会)等、著書多数

研究分野 都市計画(都市交通計画、都市圏交通戦略、交通まちづくり)

交通工学・国土計画(交通需要分析、交通行動分析)



【研修内容及び日程】

○令和5年2月6日(月) 10:00~17:00

1. 交通政策を考える基礎

(1)交通行動を理解する (2)時空間地理学；生活の空間 都市の時間 (3)交通システム分析

2. 社会的に必要な公共交通と整備の仕組み

(1)持続可能な社会のために必要な理由とは (2)わが国における整備の仕組み~特殊な事情と最近の動向~
(3)公共交通を軸とする都市構造

3. これからの都市と人の交通

(1)「問題意識」(2)「交通まちづくり」とは (3)「居場所」(4)「新しい交通サービス」(5)講師が資料を作りながら思ったこと。

補論：公共交通サービスのある暮らしとは

1. 交通政策を考える基礎

(1)交通行動を理解する

移動ニーズに適した公共交通サービスを提供するには、移動に関わる制約と要因を理解することが肝要である。重要と言われている制約と要因を理解し、自分あるいは在的な利用者の制約と要因を考える。

- 何故人間は移動するのか。交通は派生需要である。その改善は人の生活ニーズを満たしているかに関して行う。交通は個人の生活ニーズと環境に基づく意思決定の結果である。
- 交通行動の決定要因
- 活動交通分析
- 交通システム分析

(2)時空間地理学；生活の空間 都市の時間

- 時空間座標形状の個人パスの例
- 時空間アクセシビリティを用いた定義と計測 活動実行可能性の判定（秋田市での通院難民、社会的排除の計測）
- 社会的排除を軽減するための方策。時空間アクセシビリティを高める。プリズムの増大、活動機会側の変更。

(3)交通システム分析

- 交通の需要供給 DSの均衡は
- 交通システム分析基本構造 都市活動・土地利用をいかに計画的にするかが重要 海沿いに延びる街道の渋滞解消のためバイパス新設をするも、対策と渋滞がイタチごっこになった例を挙げ説明。
- 混雑緩和 VS バイパス整備を交通システム分析で考える。

2. 社会的に必要な公共交通と整備の仕組み

(1)持続可能な社会のために必要な理由とは

- 「今日と将来にわたり、移動以外の根源的な人間価値を犠牲にすることなく、自由に移動し、アクセスしコミュニケーションし、取引し、関係を構築するという社会的ニーズを満たすことの出来る能力」(Sustainability Mobility Projectの定義)。
- 政策目標のバランス 自動車交通の大幅削減とより多くの道路と駐車場(自動車重視)の反比例。

- 解決したい車社会の問題 交通混雑、事故、環境問題、公共交通企業の劣化
- 道路交通需要・事故・温暖化防止の経年変化と対策の硬直化。対して ITS 等技術の進歩。
- 宇沢弘文著「自動車の社会的費用」世界都市における私的交通費用/人調査、結果 20 人/ha を超えると公共交通有利。

(2)わが国における整備の仕組み～特殊な事情と最近の動向～

- 民設民営の独立採算性が大原則、鉄道事業の許可制から補助への変化。
- 都市圏交通計画制度の比較 米国 TEA21、英国 TA2000、仏国 LOTI、日本無し、世界は官民連携へ
- 公共交通分担率の国際比較 50 万都市の傾向は国内外同じ地方都市（人口 50 万人未満）は分担率低い
- 地域公共交通活性化再生法（平成 26 年改正後施行）地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築。
- 地域交通フォローアップイノベーション検討会提言。あらゆる地域、人が自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを受用できる社会の実現。目標達成に向けた課題と法改正。
- 日本における公共交通事業の新しい概念。上下分離・公設民営方式。地方においては公共交通を福祉サービス位置付け 公有民営 民間委託。
- 小嶋光信氏 地方公共交通の再建スキーム

(3)公共交通を軸とする都市構造

- ハンブルグ運輸計画 1960 ‘一元化された賃率の下での共通運賃制度の運用。相互に連携した路線やダイヤの構築。
- Finger Plan of Greater Copenhagen 鉄軌道沿線を 5 本の指に見立て沿線を開発。
- クリチバ 1966 マスタープラン BRT を軸にした高密度な都市開発。シチズンシップスストリート。
- リヨン 2040 成長構想。土地の有効活用、自然地域や農地の保護、マルチモーダル輸送システムの推進などの目標に基づき、成長を集中すべき場所を特定する。
- The “Future” Nodal/Information City 都市圏では徒歩。
- 都市再生特別措置法の一部を改正する法律（平成 26 年）多極ネットワーク型コンパクトシティ。
- ブキャナンレポート 1963:「自動車が飽和点まで普及した状態を前提として、都市の道路計画を立ててみた結果、それだけの乗用車を大都市で一斉に使用できるような道路計画を立てる事は物理的にも財政的にも不可能である。
「業務地域での自動車交通を最高状態に維持して行くのに最も効力のある要素は安くてよい大量輸送手段を提供することである。」
- ベンチェン 1961「自動車時代の都市と自動車」自動車中心社会では 1000 人当たり 500 台の保有を前提とすると、都市部に自由に往来するためには人口を 25 万人以下に抑える必要がある。

3. これからの都市と人の交通

(1)「問題意識」

- 交通に対する問題意識が変化してきていることは前述。人間らしい生活を支える交通サービスの提供へ。
- 大野秀敏著「小さい交通が都市を変える」寂しい社会。
- ロバート D パットナム著「孤独なボウリング」米国コミュニティの崩壊と再生。
- ヴァンソン藤井由実著「フランスの違法都市には何故シャッター通りがないのか」
- 保井美樹著「まち保育のススメ～おさんぽ・多様性交流・地域交流・防災・まちづくり」

(2) 「交通まちづくり」とは

- 暮らしやすいまちの実現に貢献する交通計画の立案・実践・戦略展開 まちづくりと一体となった交通計画の立案 **公共交通を軸とするコンパクトシティ富山市** 観光地と一体となった鉄道の再生京都丹後鉄道
- 暮らしやすいまちに貢献する交通まちづくり 幸せの鍵は「居場所」×「新しい交通サービス」
- 明るい将来に向けた①暮らしやすい都市構造（富山市）②エイジングインコミュニティ 東大まちづくり大学院 健康寿命に関する調査

(3) 「居場所」

- 温故知新：居住環境地区、自由に歩ける地区の確保。（ブキャナンレポート：ポートランド）
- 魅力的な都市空間創造道路空間の多様な利用：ロンドン・パリ交通広場の緑化・NY タイムズスクウェア・サンフランシスコパークレット・ソトノバ・長者町ウッドテラスパークレット他
- 気の合う仲間と好きなことが出来る居場所創造が時代の潮流。

(4) 「新しい交通サービス」

- ICT を活用：SMN（スマートモビリティネットワーク）お出かけ便、今すぐ便、移動履歴調査
- 自動運転：世帯保有車が自動運転車になると2→1台に。空走行は増大。ロボタク。
- 低廉で便利な「新しい交通サービス」：シェアリングサービス、MaaS（モビリティズアサービス）
- 「移動の新技术」を交通計画にどう活かすのかに関する知見
 - 1) 自動運転の普及により走行台キロと駐車需要が削減されると期待。それに伴い、混雑緩和、交通空間の解放等の影響。
 - 2) 自動運転とシェアリングの進展はCO2排出を増加させる。EV化も同時進行で。
 - 3) シェアリングはNYの例では、地下鉄も含めた公共交通からの転換を進めてしまった。
 - 4) 自家用自動運転は実験では走行距離を増大させた。
 - 5) MaaS（モビリティズアサービス）の都市部で実験や実装は公共交通の利用促進を目的としている。
- 横浜COIシンポジウムの論点。
 - 1) MaaSで自家用車への依存度を下げられるか。
 - 2) 高齢化の進む郊外の外出頻度を上げられるか。
 - 3) 移動サービスのうち無人化すべきはどの部分か。筋の良いサービスの一部が、人件費の高いところか。
- 「移動の新技术」を交通計画に活かすべく実証実験が進む。意識調査。最適な利用。収支予想。。

(5) 講師が資料を作りながら思ったこと。

- 長期的には都市構造を変えたいが、中期的には、移動支援サービスの提供が重要である。
- 人と会って話をすることは人々の心身の健康にとって大変重要。
 - ✓ 歩ける人には「歩いて暮らせる町」づくりを
 - ✓ 「歩けなくても暮らせる」ために、一番は「お出かけ支援」二番は「移動販売」三番に「移動代替」通信、宅配、ロボット。
- 「好きな仲間と集まって好きなことをする」ことが重要
 - ✓ その一つは「ソーシャルネットワーク」会いたくなる仲間を如何につくり維持しているかの説明が重要。

補論：公共交通サービスのある暮らしとは

利用者にとって優れている点

健康を改善する
移動時間を自由に使う
運転の不安から解放される。

家族にとって良い点

家計の負担を軽減する
送迎の負担を解消する

まちにとって良い点

まちの経営コストを削減する
まちの賑わいに真献する

健康を改善する

鉄道やバスなどの公共交通を利用する人はよく歩き、かかる医療費が少ない■富山市
高齢者に都心部に出掛ける電車代・バス代が100円の「おでかけ定期券」という優遇制度の利用者は、平均歩数が2割近く多く、医療費は年間1人当たり7万円以上も低い。
2万5千人の利用者×7万円＝年間18億円。市の予算は1億円ほど。それを大きく上回る効果があった。

感染症への対応

矢作弘氏は著書「コロナで都市は変わるか」の中で、「移動では（新型コロナウイルス感染症の）感染は起きていない。公共交通は被害者」と指摘した。

【質疑応答】

豊田市のコミュニティバス導入結果はどうか。	関わっているが、利用者の増加傾向は変わっていないと思う。市側は赤字に耐えがたいと言うが講義であげたとおり、公共交通の福祉的な面を考えてもらえると良いのだが。
人口が近年増加している地域に住んでいるが、バスの本数が少なく不便である。住民は自家用車利用を強いられている。通勤時間帯には座席が埋まる。バスの本数を増やし利便性が上がれば利用者が増える地域だと思うのだが。	バスの本数を増やした分だけ利用者が増えるとは考えにくい。自家用車は便利である。バス利用が優先される状況が必要。バス利用を促進する政策、自家用車の維持コスト負担に耐えられない状況等。

【所感と市への提言】

市民の暮らしには、多様な移動手段の充実とそれを選択可能とする環境が必要不可欠であり、市にはそれら実現に向けた責務が有ると考える。また、使いやすい交通サービス、MaaS、ネットワークの整備において交通事業者の担う役割が大きいことは十分理解している。事業者と協力して進めていただけることを願う。

本市においても移動における課題は様々有り、解決のための方策もまた様々である。今後もこのようなセミナー受講し、関連資料を読み、課題解決における先進的な自治体への視察等を重ねたうえで提案していきたい。本市の地域公共交通計画ほか施策を良く理解し、担当部署職員と課題共有することも重要であると理解した。

■視 察 先：京都府京都市 ヤサカ四条烏丸ビル 2月7日(火) 10:00～13:00

調査項目：市長経験者が明かす！代表質問・一般質問の極意

【講師紹介】

平井竜一(ひらいりゅういち)氏

前逗子市市長 一般社団法人 公共経営研究センター事務局長

合資会社 まちづくりコーディネートセンター代表

早稲田大学社会科学部卒業 (株)ASK PLANNING CENTER入社。

西宮市にて、阪神淡路大震災を経験。米軍住宅問題に関係したことをきっかけに31歳で逗子市議会議員、40歳で逗子市長となり3期12年勤める。

市長時代に米軍住宅地内40ヘクタールを池子の森自然公園として整備、また、日本一厳しい海水浴場規制条例制定など市の発展に尽くす。

市長退任後は民間でコンサルティング業に従事するが、2021年2月、市政刷新を願う議員・市民の要請に応じて、西東京市長選挙に挑戦するも惜敗。現在は、公民連携コンサルティングを通じて社会貢献すべく活動中。



【研修内容及び日程】

2月7日(火) 10:00～13:00

市長経験者が明かす！代表質問・一般質問の極意

1. 一般質問の極意

- 一般質問には様々なタイプがある。質問・答弁を行政とすりあわせる出来レース型、徹底的に批判追求するだけの型、要望を後の実現を知らずする要望アリバイ型、持論展開の自己満足型、問題は指摘するも行政とかみ合わず解決はしない問題提起型など。問題点を分析し対案を示しながら行政の見解を質し、実現に導く**政策論争型が花丸**である。
- 悪い質問のパターンは、調べればわかることや行政の進捗や見解を聞くだけ、具体的な提案無し、行政批判に終始する、逆に与党的立場だからと何も批判しない、一方的な見解を述べ答弁側に反論させない、財源の根拠無い予算要望するなど。
- 良い質問のパターンは、現状の問題点と原因を的確に分析出来ている、または、担当部署と共有出来ている、そのうえで、具体的な解決策の提示をする、もしくは解決策へ担当部署を導く質問。将来ビジョンと合致した政策提示がある質問。財源と政策の優先順位が明確なもの。継続してとり上げ質問を発展させるものなど。良い質問を参考に一般質問をバージョンアップさせる。
- 別荘所有税の導入提案は、長期的な税収予想分析が出来ており、熱海市の実例を詳細に調べてあり、逗子市の予想も試算されていた。空き家問題人口増加策にも寄与するもので、講師をうならせるものであった。調査研究を約束する。

2. 受講者の一般質問を採点 ※『セミナー参加者の一般質問・代表質問を市長の目で採点』参照。

3. 代表質問で何を問うべきか

- 我が町ビジョンを問うものであると同時に、最重要課題を論じ、問題予算を指摘するなど、財政に切り込む質問であれ。予算の内容を聞くだけの質問はつまらない。予算特別委員会で深掘りするためにある。

4. 格調高い質問で差をつけろ！

- 自らの所信を語るべし。
- 施政方針及び予算の評価点・問題点をあぶり出せ。市長・行政が作るものに完璧は無し。
- 問題点を指摘するなら対案を出せ。

5. 受講者の一般質問を採点※『セミナー参加者の一般質問・代表質問を市長の目で採点』参照。

6. 理想の代表質問を組み立てよう。※『問うべき事を問う格調高い理想の代表質問とは』参照。

『問うべき事を問う格調高い理想の代表質問とは』

代表質問ではまちのビジョンと最重要課題について聞く。財政に切り込み問題予算は指摘をし、代案の提案、伴い予算の根拠も示す。代表質問では会派としての所信表明もするべき、市政への方針を示すことが大切だ。代表質問は要望を言う場ではない。当初予算に対する要望は、予算委員会の討論で言うべきである。

『セミナー参加者の一般質問・代表質問を市長の目で採点』

質問者・質問	質問	評価とワンポイントアドバイス
岡崎市議会 近藤市議 一般質問	1 人口動向と将来推計、出生率推移を聞き、統括部署設置を提案、児童虐待の現状、子育て支援の赤ちゃん特別支援金継続要望。 2 ごみ減量化と分別変更の内容確認。	出来レース型と分類。 事実確認が主で問題提起と対策の議論が不十分。人口対策では子育て支援による出生率改善の議論を展開したい。 ごみ分別変更による減量目標とコスト問題、環境負荷の議論を。
岡崎市議会 青山市議 一般質問	1 認可外保育園の情報、一時預かり情報の提供を求め、改善の答弁。 2 児童虐待の現状、相談体制の強化、職員専門性向上を要望。	要望アリバイ型（コツコツ提案型、出来レース型でも有る） 認可外保育園のきめ細かい情報提供を促すことは有意義。事実関係を確認する質問より、保育士処遇改善、質の向上など根本課題を問う。虐待件数を減らす対策強化を提案されたい。
岡崎市議会 杉山市議 代表質問	コロナ対策の強化策、予算編成の市長評価と主な事業、地域別事業の内容、新年会市長挨拶、10の寅年ビジョンから、事実確認しながら、取組みを要望。	内容確認要望型 市長説明が概要のみのため事業の内容や進捗を聞く質疑となっていて、一般質問のよう。要望する前に、議員として予算を分析・評価し、問題点を指摘するスタンスが必要。

■視 察 先：京都府京都市 ヤサカ四条烏丸ビル 2月7日(火) 14:00~17:00

調査項目：市長経験者が明かす！予算審議のツボ

【講師紹介】

平井竜一（ひらいりゅういち）前返子市市長

詳細は同報告書内、「市長経験者が明かす！代表質問・一般質問の極意」の講師紹介を参照のこと。

市長経験者が明かす！予算審議のツボ

【プログラム】

1. 議会が予算を決める
 - ・ 議会が持つ議決権＝議会が決定権者
 - ・ 市長は提案権と執行権を持つに過ぎない！
 - “議決する＝政策決定と実施結果に対する市民への説明責任が議会にこそ問われる！！”

2. 財政難時代の予算作り
 - i) 予算と決算の推移を見よ
 - ii) 長期財政見通しをチェック
 - iii) 繰越金当初予算と決算剰余金
 - iv) 財調の当初繰入と年度末積立

3. 代表質問で何を問うべきか？
 - i) 我がまちのビジョンを問え
 - ii) 最重要課題を論ぜよ
 - iii) 財政に切り込め！
 - iv) 問題予算を指摘せよ

※予算特別委員会で発掘するために

4. 格調高い質問で差をつけろ！
 - i) 自らの所信を語るべし
 - ii) 施政方針及び予算の評価点と問題点をあぶり出せ
 - iii) 問題点に対する対案を示せ

5. 受講者の代表質問を市長の目線で採点

6. 受講者の自治体予算を斬る！

7. 行政が変わる！議会が変わる！～予算修正案を提案する～

- ・ 市長提案の議案をすべて賛成して良いのか？
- ・ 議会がチェック機能を果たす最大の武器とは？
- ・ 議案を修正・否決する時の着眼点とは？

⇒市長と議会の緊張関係が活性化をもたらす

【所感】

逗子市や西東京市などの実例を挙げての説明のため、非常に分かりやすく何が問題でどのように解決していったかが理解しやすかった。特に逗子市の国保特別会計繰出金の削減2億円＋国保料値上げ条例改正案を議会が否決したことによる翌年の収支悪化や緊急財政対策を打って出た事案は他人事ではなく、議決の責任について再認識させられた。講義の内容の半分以上午前中と重複しており、期待していた予算についての分析等は軽めの講義であった。受講者の自治体の予算について財政力を比較分析するなど生のデータを基に説明があったので今後の活動に直結するものだった。逗子市議会は予算修正が多く、原案が否決されたこともあった。完璧な予算組みはあり得ないとのことで議会側の責任で修正をする必要があるとの説明はすごく勉強になった。これからも議会の責任としてチェック機能を強化し市長と議会の緊張関係を構築し市政の活性化を狙っていきたい。